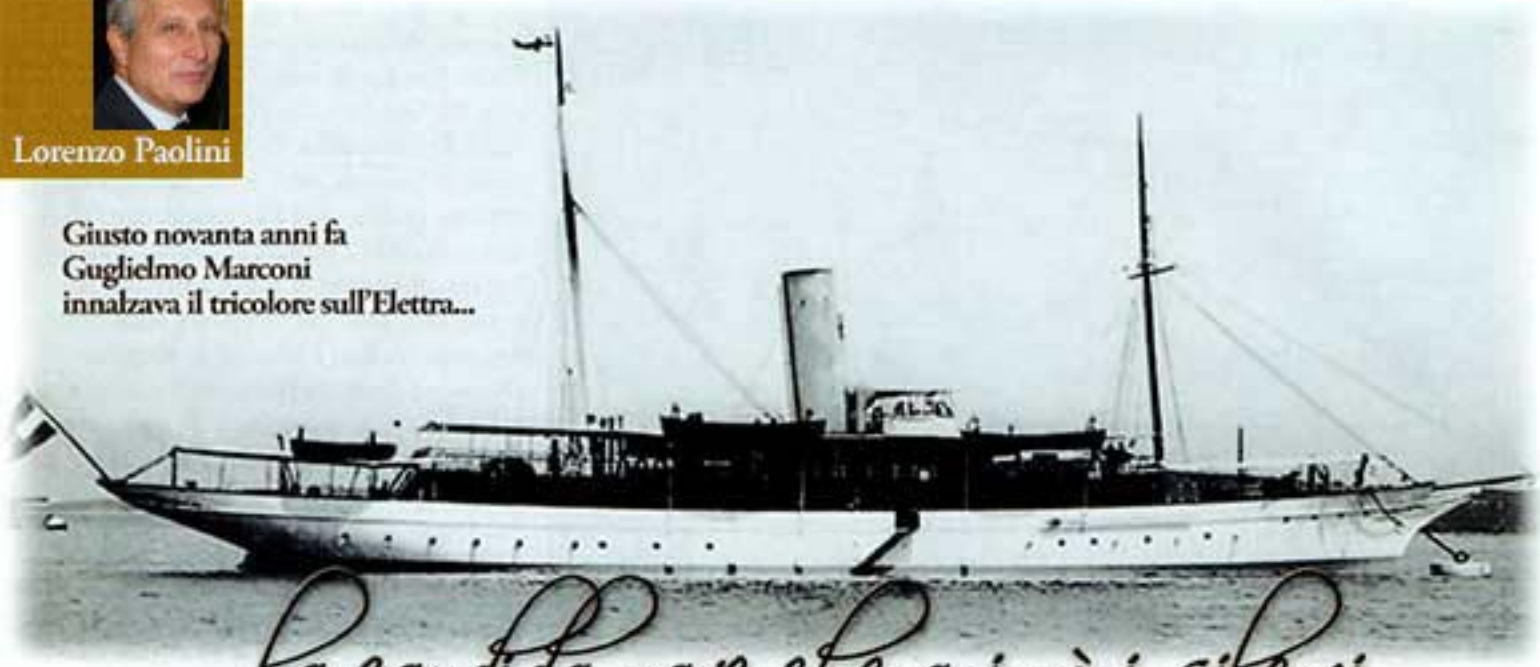
Lorenzo Paolini

Giusto novanta anni fa
Guglielmo Marconi
innalzava il tricolore sull'Elettra...



...la candida nave che animò i silenzi

Nel 1921 l'Elettra, da poco acquistata da Guglielmo Marconi, iniziava a navigare sotto bandiera italiana.

Lunga 63,40 metri, alta al ponte di coperta 5,18 e larga 8,31, ne pescava circa 5, con una stazza lorda di 632,81 tonnellate.

Aveva una velocità massima di 12 nodi grazie a due caldaie a vapore monofronti Ramage & Fergusson con motore a triplice espansione da 3 cilindri di 127 cvalli nominali e 1.000 cavalli indicati.

Fu proprio nel marzo di novanta anni fa che l'Elettra, appena ristrutturata e riattrezzata con la strumentazione scientifica necessaria venne riconsegnata a Guglielmo Marconi che, due anni prima, aveva messo mano ad un portafogli già ben nutrito dai proventi delle sue straordinarie scoperte, decidendo di investire 21.000 sterline per realizzare quello che fin da piccolo era stato il suo sogno: vivere e lavorare liberamente sul mare.

Continuava così a crescere la leggenda dell'Elettra, *la candida nave che navigava nel miracolo e animava i silenzi eterei del mondo*, come l'avrebbe definita Gabriele D'Annunzio.

Una leggenda che era iniziata agli inizi del secolo, quando l'Arciduca d'Austria Carlo Stefano, ufficiale della Marina Imperiale, l'aveva commissionata al Cantiere Ramage & Ferguson Ldt. di Leith in Scozia, che ne affidò il progetto agli ingegneri Cox e King di Londra. Il risultato fu un elegante scafo dalle linee filanti, prua slanciata in avanti a klipper con bompresso e poppa stretta e rotonda; in coperta una lunga tuga centrale in mogano e teak, sormontata da un fumaiolo leggermente inclinato verso poppa e due alberi armati con rande, come era abitudine dell'epoca.

Lo yacht, varato il 27 marzo 1904 col nome di Rovenska, a ricordo della località sull'isola di Lussino dove l'arciduca aveva una lussuosa villa venne intestato alla moglie, l'arciduchessa Maria Teresa, ed iscritto al k.u.k. Yacht-Geschawader, battendo quindi bandiera della Marina da guerra austriaca fino al 1909.

Sempre con lo stesso nome nel 1910 lo yacht passò sotto bandiera inglese quando venne acquistato da Sir Max Waechter un gentiluomo anglo-tedesco che aveva elaborato un interessante piano teso a creare un governo europeo sovrannazionale con lo scopo di ridurre le spese per gli armamenti e liberalizzare i commerci, unificando le tariffe doganali. L'idea di Waechter era di far sì che l'Europa diventasse forte e unita come gli Stati Uniti, elevando la qualità della vita, le prospettive di lavoro e riducendo nello stesso tempo lo scontento so-

ciale e il razzismo. Con tali nobili propositi, Sir Max Waechter organizzò una crociera con il suo nuovo panfilo verso i porti balcanici e quelli di Grecia e Turchia, dove avrebbe esposto le sue proposte a sovrani, ambasciatori e uomini di stato. Evidentemente il progetto non ebbe lo sperato successo se nel 1914 il Rovenska fu rivenduto a Gustavus H.F. Pratt, ma con lo scoppio della grande guerra lo yacht venne militarizzato, trasformato in nave da pattuglia e scorta e quindi impiegato nella Manica, tra l'Inghilterra ed i porti di Brest e Saint Malò. Cessate le ostilità il Rovenska fu messo in disarmo a Southampton, messo all'asta e acquistato nel 1919 da Guglielmo Marconi.

Marconi ed il mare

Di madre inglese, il piccolo Guglielmo aveva conosciuto il mare durante i molti viaggi in Gran Bretagna ed a Livorno, dove risiedeva la zia materna, signora Prescott. Si era addirittura trasferito in quella città per continuare i suoi studi presso l'Istituto Tecnico e fu lì che venne iniziato ai segreti della navigazione a vela. Cinque o sei anni dopo, suo padre, in un eccezionale momento di generosità, gli regalò una barca a vela con la quale si divertiva talvolta a tagliare la rotta alle lance della Marina che entravano in porto.

Forte dei suoi trascorsi marinari Marconi aveva già condotto un gran numero di esperimenti tra varie località costiere, da bordo di una nave verso una stazione sulla terraferma e da nave a nave, al punto che nel 1898, James Gordon Bennett, direttore del quotidiano Herald di New York, invitò Marconi a recarsi negli Stati Uniti nell'autunno dell'anno seguente per organizzare la cronaca radiotelegrafica diretta di un evento su cui era concentrata l'attenzione mondiale: la sfida da parte della barca inglese Shamrock di Sir Thomas Lipton al Columbia, americano, per tentare di riportare la Coppa America in Gran Bretagna.

Marconi e i suoi collaboratori sistemarono le apparecchiature a terra e sulle navi Grande Duchesse e Ponce. Le regate furono vinte dal Columbia e le notizie stampate nelle varie edizioni dello Herald diffusero in tempo reale il successo degli americani. Invitato nuovamente oltre Atlantico per seguire un'altra edizione della Coppa America, Marconi non si lasciò sfuggire l'occasione per offrire delle dimostrazioni pratiche del suo sistema alla Marina americana e per costituire nel New Jersey la American Marconi Company. Marconi divenne amico di Sir Thomas Lipton che lo ospitò a bordo del suo panfilo a vapore Erin, sul quale era arrivato dalla Gran Bretagna. In quell'occasione Marconi poté certamente apprezzare la comodità di potersi spostare a piacimento con la propria nave, oltretutto simbolo della propria posizione sociale. Da allora Marconi condusse un gran numero di esperimenti tra varie località costiere, da bordo di una nave verso una stazione sulla terraferma e da nave a nave, e ciò in ogni stagione dell'anno e in molte località diverse. Per necessità, proprio perché per la comunicazione a distanza mediante le onde hertziane bisognava approntare sia una stazione trasmittente che una ricevente, i suoi spostamenti erano continui: si può ben affermare che lo scienziato non avesse più una fissa dimora.

Nel 1902, la Marina italiana, per espresso desiderio del Re Vittorio Emanuele III, mise a disposizione di Marconi il nuovo incrociatore Carlo Alberto, su cui venne installata una gigantesca antenna *(vedi foto a fianco)* per condurre i suoi esperimenti nel Nord Atlantico.

Una dimostrazione pratica delle potenzialità della nuova telegrafia venne offerta a Re Vittorio Emanuele III e allo Zar Nicola: da quel momento le Marine Militari e mercantili di tutto il mondo appoggiarono Marconi, adottando i frutti delle sue scoperte.

A Tsushima, il 27 maggio del 1905, la squadra navale russa fu annientata da quella giapponese dell'Ammiraglio Togo, le cui navi erano dotate di radiotelegrafo e furono in grado di eseguire immediatamente tutti gli ordini del comando, mentre quattro anni più tardi, nel 1909, grazie al telegrafo di bordo, tutti i 1.650 passeggeri del Republic e del Florida, entrati in collisione al largo di New York, furono salvati. Nel 1909 Marconi ricevette il premio Nobel per la fisica, nel 1912 gli SOS inviati dal TITANIC consentirono di salvare centinaia di naufraghi.

L'invenzione di Marconi, perfezionata e affinata sul mare, aveva ormai dimostrato il suo legame indissolubile con il mondo della marineria.

L'Elettra

Sottoposta a notevoli lavori di risistemazione la nave venne quindi riclassificata e, ancora battendo bandiera inglese, salpò da Londra nel luglio 1919 al comando di Raffaele Lauro, giungendo a Napoli in agosto. Lo yacht fu poi portato a La Spezia per essere trasformato in nave-laboratorio sotto la direzione dell'ammiraglio Filippo Camperio, amico di gioventù di Marconi: a bordo vennero infatti sistemate trasmittenti e riceventi, nonché alzati gli alberi per le antenne per poter effettuare ricerche e relativi esperimenti nel miglior modo possibile. Il nuovo nome della

Nel Lloyd's Register of Yachts del 1905 sono elencati ben 1.558 yachts a vapore, per un totale di 206.000 tonnellate di stazza, mentre nel Registro del 1912 sono riportati ben 76 panfili a vapore di stazza superiore a quella del *Rovenska*, che era di 693 t. (Thames Measurement, cioè 'Stazza del Tamigi'). Il panfilo più grande era il *Victoria & Albert III* del Re Giorgio V, con 5.005 t. quasi 129 metri di lunghezza, contro i 60,4 metri del Rovenska. Tuttavia, anche quest'ultimo, era in effetti una vera e propria nave per la navigazione di lungo corso, in grado di affrontare qualsiasi mare.

È interessante il paragone con celebri navi della storia la *Santa Maria* di Cristoforo Colombo aveva una lunghezza di circa 25 metri, la *Golden Hind* con cui Francis Drake circumnavigò il globo (1577-1580) era lunga circa 21 metri, l'*Endeavour* del Cap. Cook 31 metri.

I panfili a vapore quali il Rovenska rappresentavano in modo molto evidente le conquiste della tecnica con l'uso del ferro e dell'acciaio dolce nelle strutture dello scafo e con la propulsione meccanica a ruote o a elica azionate da macchine a vapore che assicuravano velocità, anche con venti contrari, impensabili in precedenza.

nave, Elettra, la mitica figlia di Agamennone e Clitemnestra, venne stato scelto dopo interminabili discussioni in famiglia: ricorda la figlia Degna, *"ognuno di noi aveva avanzato le sue proposte. Mio padre avrebbe preferito Scintilla, ma temendo che gli inglesi potessero pronunciarlo Sintilla finì con il decidersi per Elettra, nome che nessuna lingua avrebbe deformato."*

Nacque così l'Elettra, una stazione mobile, su cui poteva lavorare ad ogni ora del giorno in raccoglimento ed isolamento, indipendente da curiosità, che gli consentisse una notevole facilità di spostamento. Tuttavia la sua prima "missione" nulla ebbe di scientifico: nel settembre del 1920 Marconi condusse l'Elettra attorno alla penisola sino a Fiume, sull'altra sponda dell'Adriatico, per una missione diplomatica non ufficiale: convincere l'amico D'Annunzio a non persistere con la questione di Fiume italiana e indipendente. Dalla trasmittente di bordo, tuttavia, il poeta inviò, con impegno spettacolare e futurista, un messaggio al mondo per l'annessione della città di Fiume all'Italia.

L'arredamento di bordo dello yacht era consono alle esigenze di lunghi soggiorni ed adatto ad ospitare illustri ospiti come re Vittorio Emanuele III, re Giorgio V d'Inghilterra ed i Sovrani di Spagna. Oltre all'armatore, la nave era in grado di ospitare comodamente sei ospiti, nonché sei ufficiali, sei sottufficiali e diciotto marinai.

Nell'aprile del 1921 mentre il panfilo navigava nel golfo di Biscaglia gli ospiti di bordo, grazie alla trasmissione dalla stazione broadcasting Marconi di Chelmsford, per la prima volta poterono sintonizzarsi per sentire via radio l'orchestra dell'Hotel Savoy di Londra, quindi il concerto del soprano Melba al Covent Garden: la "radio" era una realtà.

L'Elettra divenne fucina di studio per le migliori applicazioni delle onde hertziane corte e cortissime, consentendo il continuo progresso delle radiocomunicazioni. Nel 1922 svolse una campagna di esperimenti nel Nord America, nel 1923 lungo la costa occidentale dell'Atlantico per sperimentare le ricezioni a distanze sempre maggiori della nuova stazione su onde corte a fascio di Poldhu (Cornovaglia). Marconi dimostrò in quell'occasione che un segnale poteva essere captato ad oltre 4000 km con trasmissione a potenza ridotta: onde di 92 metri con potenza di 6 Kw. Per conto del Governo inglese, nel 1924 lo scienziato iniziò sull'Elettra gli esperimenti con onde corte di 36-60 metri, con una potenza di 12 Kw, coprendo la distanza di 4130 km. Vennero quindi realizzati i collegamenti radio normali ad uso pubblico tra l'Inghilterra ed i suoi "domini": il Canada (24 ottobre 1926), l'Australia (8 aprile 1927), il Sud Africa (5 luglio 1927), l'India (6 settembre 1927).

Nel gennaio del 1930 vennero imbarcati nuovi apparecchi con soluzioni d'avanguardia nella radiofonia a grandi distanze ed il 26 marzo successivo, alle ore 11,03, avvenne il "miracolo": dall'Elettra ancorata a Genova presso lo Yacht club italiano, per mezzo del piccolo tasto, conservato oggi al Museo del mare di Trieste, Guglielmo Marconi inviava nell'etere gli impulsi che, dopo 14.000 miglia, giungevano in Australia per accendere le lampade del Municipio di Sidney!

Uno degli ultimi esperimenti a bordo dell'Elettra avvenne nel luglio del 1937 con la messa a punto del radiofaro a micro-onde; sfortunatamente il 20 luglio 1937 Guglielmo Marconi moriva a Roma, nella sua casa di Via Condotti, colto da una crisi cardiaca improvvisa. Prima di chiudere definitivamente gli occhi espresse timore per la conservazione della "sua" Elettra. Lasciava i suoi studi incompiuti, ma all'umanità una via ben tracciata per il progresso delle comunicazioni.

Nel 1937 la nave-laboratorio fu acquistata per 820.000 lire dal Ministero delle Poste e Telecomunicazioni con l'intenzione di garantirne la conservazione.

Ma la storia doveva decidere altrimenti.

La fine dell'Elettra

L'Elettra rimase in disarmo fino al 1939 nell'Arsenale della Marina di La Spezia poi, sottoposta a lavori per la riclassifica da parte del Registro Navale, come prescritto per le navi, fu trasferita a Trieste. Nel settembre del 1943, venne requisita dal Comando militare tedesco ed impiegata in missioni di pattugliamento lungo la costa della Dalmazia. Il 21 gennaio 1944, l'Elettra fu colpita e affondata, non lontano da Zara, dalle bombe degli aerei anglo-americani: il basso fondale impedì che fosse inghiottita dal mare.

Dopo lunghe trattative, nel 1959, il governo jugoslavo diede il suo assenso a che il relitto, rimesso a galla, fosse portato in Italia col proposito di restaurarlo. Ma al progetto non si dette mai corso, a causa degli alti costi e del deterioramento dello scafo. Nel 1977 la nave fu messa in bacino di carenaggio e sezionata in vari elementi, che vennero distribuiti come reliquie, in luoghi legati alla vita e all'opera di Guglielmo Marconi o alle radiocomunicazioni.

Nel 2000, il sottosegretario ai Beni Culturali annunciò la ricostruzione della nave Elettra ricomponendo i vari pezzi sparsi per l'Italia per farne un museo scientifico galleggiante: ma dopo questo annuncio dell'Elettra non si è mai più parlato, benché essa sia ormai rimasta nella storia navale come la nave che ha consentito a Guglielmo Marconi di rivoluzionare il modo di "andare per mare".

Lo scienziato italiano, che ricevette quindici lauree ad honorem e fu nominato senatore e Presidente del Consiglio nazionale delle ricerche e dell'Accademia d'Italia, fu definito dal Times *"l'uomo più significativo della nostra epoca"* e l'Elettra *"per tutti i popoli, il simbolo del progresso sul mare."*

La prua dell' Elettra, esposta all'AREA Science Park di Padriciano, pressoTrieste.